*Kießkalt, Ernst: Die Post — ein Werk Kaiser Friedrichs III., nicht der Taxis.* Die Aufdeckung einer Kultur- und Geschichtslüge, Bamberg, J. M. Reindl, 1926. 8°. 62 S.

Trotz des mächtigen Einflusses, den das Postwesen auf die Entwicklung der verschiedensten Zweige der staatlichen Organisation, der Volkswirtschaft und des Geisteslebens in den letzten Jahrhunderten ausgeübt hat, fehlt es noch an einer den tatsächlichen Verhältnissen entsprechenden Darstellung der Geschichte dieses Instituts. Denn zur Lösung vieler einschlägigen Probleme, insbesondere zur Feststellung der Zeit und der Ursachen der Entstehung der Post in den einzelnen Ländern des germanisch-romanischen Kulturkreises, sind erst in den letzten Jahrzehnten mancherlei Grundlagen geschaffen worden. Sogar erst durch das vorliegende Buch aber hat unparteiische und methodische Forschung die Masse falscher Ansichten beseitigt, die in der Vergangenheit durch politische Zwecke, Erwerbstreben und Familieneitelkeit hervorgerufen waren. Grade das zuletzt erwähnte Motiv hat in der Erforschung der Postgeschichte die Erkenntnis der Wahrheit besonders lange gehindert, da die Entwicklung des Postwesens in dem gewaltigen Gebiet, das im 16. Jahrhundert unter Habsburgischer Herrschaft vereint war, eng mit der Geschichte des Hauses der Taxis zusammenhängt. Kann auch gar nicht bestritten werden, daß der Unternehmungsgeist, das geschlossene Zusammenhalten und das Organisationstalent vieler Mitglieder dieser Familie zu den Fortschritten der Post in Europa beigetragen haben, denen in anderen Kulturkreisen keine Analogien entsprechen, so lag es doch, als Angehörige des wichtigsten Zweiges der Taxis Edelleute, Grafen und zuletzt sogar Reichsfürsten geworden waren, in ihrem Interesse, die recht bescheidene Stellung ihrer Vorfahren in Vergessenheit geraten zu lassen.

So hat auch der am 19. 9. 1927 gestorbene Fürstlich Thurn- und Taxissche Archivrat *Joseph Rübsam* zwar die Postgeschichte durch Publikation wichtiger Urkunden bereichert, aber in vielen Beziehungen, insbesondere in der Frage der Begründung, der Post durch Mitglieder der Familie Taxis die alten Irrtümer von neuem vertreten. Dagegen haben der Stuttgarter, später Münchener Nationalökonom *F. C. Huber* und der berühmte Wirtschaftshistoriker *Aloys Schulte* bei Aufhellung der allgemeinen Entwicklung des Verkehrswesens im späteren Mittelalter die Unmöglichkeit vieler einschlägigen Ansichten nachgewiesen, die bisher ungeprüft von einem Buche in das andere übernommen wurden. Auf *Schultes* Anregungen geht auch die erste, den Anforderungen der modernen Wissenschaft überhaupt entsprechende einschlägige Untersuchung, *Ohmanns* vorzügliches Werk über »Die Anfänge des Postwesens 1919«, zurück. Aber auch dies Buch, das auf Grund so reichen Quellenmaterials, wie es keinem älteren Forscher zu Gebote stand, und der heute für die Wirtschaftsgeschichte ausgebildeten Methode sein

Thema behandelt hat, bedarf in sehr wichtigen Punkten nicht nur der Ergänzung, sondern auch der Berichtigung.

Diese ist jetzt der Forschung durch die vorliegende Untersuchung von *Kießkalt* zuteil geworden. Auch wer sich vielleicht durch den etwas marktschreierischen Titel der Schrift zunächst ungünstig beeinflußt fühlt, wird doch bei genauerem Studium erkennen, daß wir in ihr eine verdienstvolle, ja für die Erforschung der Postgeschichte gradezu epochemachende Leistung zu sehen haben. Dies liegt zum Teil an dem Umstande, daß der Verfasser 1200 Abschriften bisher unbekannter postgeschichtlicher Aktenstücke und Auszüge aus dem ehemaligen Archiv der Reichsstadt Nürnberg zu benutzen vermochte. Denn dadurch stand ihm ein vorzügliches Quellenmaterial zur Verfügung, das von den Familieninteressen der Taxis ganz unabhängig geblieben war, während noch *Ohmann* »durch die fördernde Teilnahme und durch die Bereitwilligkeit« in Ueberlassung von »Büchern und wertvollen Materialien« seitens des erwähnten Fürstlich Taxisschen Archivsrats, wenn auch unbewußt, beeinflußt wurde. Aber noch wichtiger ist, daß *Kießkalt* auf Grund sorgfältiger Benutzung der gesamten einschlägigen Quellen und der Ergebnisse der allgemeinen historischen, geographischen und philologischen Forschungen der Neuzeit scharfsinnig und fast stets mit methodisch einwandfreiem Vorgehen gearbeitet hat. So konnte er »das stolze Gebäude der taxisschen Post« für das 15. und 16. Jahrhundert als Trugbild kennzeichnen und zugleich wichtige Bausteine zur Erkenntnis des wahren Charakters des Postwesens in der erwähnten Periode liefern.

Treffend zeigt unser Autor an vielen Stellen seines Werkes (besonders S. 10, 11, 25, 29, 30, 32, 36, 38—41), daß *Ohmann* »unter dem Banne der altüberlieferten, aber durchaus falschen Anschauungen stand«. Man darf jetzt als Jahr der Entstehung der Post weder 1485 (so viele älteren Schriftsteller, auch noch der angesehene Nationalökonom *Emil Sax* 1878), noch 1489 (*Ohmann* S. 10), noch 1490 (so neuerdings *Schwaighofer* in Handw. der Staatsw. 6 [4] S. 384), noch 1505 oder 1506 (*Köstler* in Sav.-Ztschr. 43 S. 385), noch 1516 (wie es oft früher geschah, vgl. auch noch *Steinhausens* vorzügliche Gesch. d. d. Briefes I 1889 S. 133) bezeichnen. Vielmehr hat sich die Post, wie *Kießkalt* nachweist, aus dem schon viele Jahrhunderte vor dem 15. und 16. bestehenden Botenwesen der Fürsten, namentlich der deutschen Könige und Kaiser, ganz allmählich entwickelt. Dies wird sowohl in bezug auf das wichtigste Betriebsmerkmal der Post, die Arbeitsteilung in der Briefbeförderung, die zunächst in der Bewältigung einer Strecke durch mehrere aufeinanderfolgende Personen lag (S. 31—33), wie in bezug auf die Benutzung der kaiserlichen Botenanstalt durch Private nachgewiesen. Denn die Postreiter wurden vielfach von Privaten begleitet, denen sie als Wegweiser und Gesellschafter dienten und die auch

von ihnen Pferde mieteten, und diese Postreiter besorgten — natürlich gegen Entgelt — auch vielfach Briefe Privater (S. 12, 13, 20, 45, 46). Allerdings wurde den Postreitern das Vermieten von Pferden 1516 und das Besorgen von Briefen Privater 1513, 1515 und 1516 ausdrücklich verboten (S. 41, 42, 45, 46), aber diese Verbote hatten keine praktische Wirkung. Erst 1595 wurde die Beförderung nichtamtlicher Schreiben den Postboten ausdrücklich erlaubt und sogar »jedermann in deutschen Landen aufgefordert, sich der Reichspost zu bedienen« (S. 50).

Von hervorragender Bedeutung sind auch die Ausführungen über die Entstehung des Wortes »Post« (S. 23—25). Aus den deutschen Wörtern »Post« oder »Posten« stammend, die in dem hier in Betracht kommenden Sinne ein Mitglied einer Reihe sich einander ablösender berittener Boten bezeichneten, wurde der Ausdruck auch in Frankreich übernommen, als es jene Einrichtung nach deutschem Vorbilde schuf. Dort wurde »poste« später als Femininum für die entsprechende Organisation gebraucht und ist dann in dieser Form nach Deutschland zurückgekehrt.

Auch kann nach den Ergebnissen der vorliegenden Untersuchung keine Rede davon sein, daß ein Oberjägermeister Roger von Taxis 1485, da ein solcher überhaupt keine historische Persönlichkeit ist, (S. 7, 8), oder Ian de Tassis 1489 oder der 1501 bezeugte Simon Tassis, die beide lediglich unter der Kanzlei stehende Boten waren, die deutsche Post begründet oder geleitet haben (S. 30, 37, 38, 41). Vielmehr muß die ganz allmählich erfolgende Entwicklung jenes Instituts aus der staatlichen Botenanstalt als »ein Werk der deutschen Kaiser, insbesondere Friedrichs III. und seiner Nachfolger«, angesehen werden (S. 3, 35). Ob freilich die einschlägigen Reformen auf die eigene Initiative des erwähnten Herrschers, wie *Kießkalt* glaubt, oder solche maßgebender Verwaltungsbeamten zurückzuführen sind, muß erst weitere Forschung lehren. Die Stammväter des Hauses Taxis haben aber jedesfalls keine entscheidende Rolle gespielt, wie aus ihrer Unterordnung unter die Kanzlei und aus anderen Tatsachen hervorgeht (S. 33—36). Immerhin dürften aber die Mitglieder jenes Geschlechts wenigstens schon in den ersten Jahrzehnten des 16. Jahrhunderts auf die Entwicklung der Organisation der Transportanstalt praktisch größeren Einfluß geübt haben, als ihnen die vorliegende Monographie zuschreibt, da sonst der wirtschaftliche und gesellschaftliche Aufstieg der Taxis ganz unerklärlich wäre.

So wenig wie auf die Tätigkeit jener Italiener darf auch der Ursprung der deutschen Post auf ein früher in Italien, Burgund, Spanien oder Frankreich entstandenes Vorbild zurückgeführt werden (S. 25, 30—32). Bekanntlich hat *Alfr. Walther*, Die Ursprünge der Behördenorganisation im Zeitalter Maximilians I. (1913) nachgewiesen, daß die damals in Deutschland eingeführten Verwaltungsgrundsätze nicht, wie

früher vielfach behauptet wurde, aus Burgund stammen, sondern daß »sich die Fortentwicklung überall an die Landestraditionen als den eigentlichen Kern anschloß«. Nach *Kießkalts* Forschungsergebnissen ist dasselbe auch bei der Post der Fall.

Im übrigen muß auf die Schrift selbst und eine von ihrem Verfasser und ihrem Verlage als bald erscheinend in Aussicht gestellte »Deutsche Postgeschichte« verwiesen werden. Freilich handelt es sich bei dieser um ein für weitere Kreise bestimmtes »Prachtwerk«. So wird der nationalökonomische und wirtschaftshistorische Forscher sich künftig zwar dort zunächst im allgemeinen informieren können, wenn er aber die Sicherheit der Ergebnisse der Untersuchung *Kießkalts* nachprüfen und die Erkenntnis der ältesten Periode der Postgeschichte selbständig fördern will, stets die vorliegende Monographie benutzen müssen.

Berlin. Carl Koehne.

---

*Barone, Enrico, Grundzüge der theoretischen Nationalökonomie.* Uebersetzt und mit einem Anhang versehen von *Hans Staehle.* Mit einer Einführung von *Joseph Schumpeter,* Bonn, Kurt Schröder Verlag, 1927. 8°, 275 Seiten.

Die Herausgeber der vorliegenden trefflichen Uebersetzung von *Barones* »Principi di economia politica« haben sich mit ihr ein wirkliches Verdienst erworben und man darf sich von ihrer Einführung in das deutsche Hochschulstudium die besten Wirkungen versprechen. Mit Recht hebt *Schumpeter* auch in seiner Einführung hervor, daß »das kleine Meisterwerk von *Barone*« wie kein anderes Lehrbuch geeignet ist, jene Denktechnik zu lehren, deren Beherrschung die Voraussetzung für eine fruchtbare Erörterung nationalökonomischer Probleme bildet. So vorzüglich ist es in der Tat B. hier gelungen, in knappster Form das Grundgerüst der modernen Wirtschaftstheorie darzustellen, daß sich dem Leser unwillkürlich der Wunsch aufdrängt, es möchte doch durchführbar sein, von jedermann, der sich an ökonomischen Diskussionen beteiligen will, zuerst einmal den Ausweis über die Beherrschung des darin behandelten Stoffes zu verlangen. Es soll damit nicht gesagt werden, daß das schmächtige Bändchen schon jenes Mindestmaß an positiven Kenntnissen enthält, über die der Nationalökonom verfügen muß — das wäre unmöglich —, ja es kann nicht einmal behauptet werden, daß alle darin vorgetragenen Lehren unanfechtbar sind — es werden hier noch verschiedene Punkte ernstlich zu beanstanden sein — noch scheint uns auch in der besonderen Form der Darstellung, dem zweifellos für den besonderen Zweck sehr nützlichen ausgedehnten Gebrauch von Kurvenbildern, die Hauptstärke des Buches zu liegen. Sein Vorzug besteht vielmehr darin, daß es in leicht verständlicher und anziehender Weise und dabei doch unter Wahrung jener theoretischen Strenge,